

(19)  Canadian
Intellectual Property
Office

An Agency of
Industry Canada

Office de la Propriété
Intellectuelle
du Canada

Un organisme
d'Industrie Canada

(11) CA 2 446 214

(13) A1

(40) 12.09.2003

(43) 12.09.2003

(12)

(21) 2 446 214

(51) Int. Cl. ⁷: B64D 27/18, B64D 27/26

(22) 26.02.2003

(85) 31.10.2003

(86) PCT/FR03/000626

(87) WO03/074359

(30) 02/02698 FR 04.03.2002

(71)

AIRBUS FRANCE,
316 Route de Bayonne
F-31060
Cedex 3, TOULOUSE, XX (FR).

(72)

MARCHE, HERVE (FR).

(74)

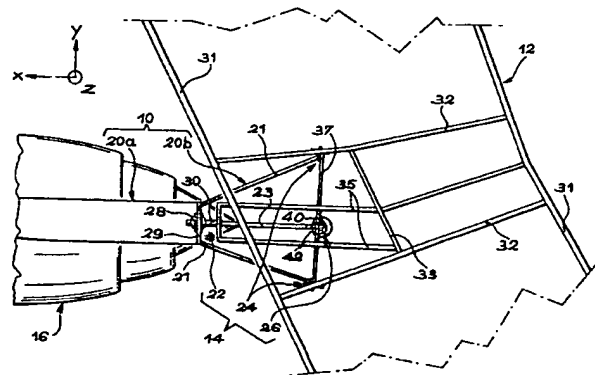
GOUDREAU GAGE DUBUC

(54) MAT D'ACCROCHAGE D'UN MOTEUR SOUS UNE VOILURE D'AERONEF

(54) ENGINE PYLON SUSPENSION ATTACHMENT OF AN ENGINE UNDER AN AIRCRAFT WING SECTION

(57)

Un mât d'accrochage (10) d'un moteur (16) sous une voilure (12) d'aéronef comprend une structure rigide ainsi qu'un mécanisme assurant l'accrochage de cette structure sous la voilure. Ce mécanisme comprend une attache avant (22), une attache arrière (24) et une structure (26) de reprise des efforts de poussée. Pour permettre d'implanter un moteur (16) de plus grand diamètre sous la voilure (12) d'un avion existant, on donne à la partie arrière (20b) du mât (10) une largeur qui augmente en allant vers l'arrière. De plus, l'attache arrière (24) comprend deux ferrures qui sont fixées de part et d'autre de la structure rigide et deux manilles qui relient chacune des ferrures à une nervure transversale supplémentaire intégrée dans la voilure.

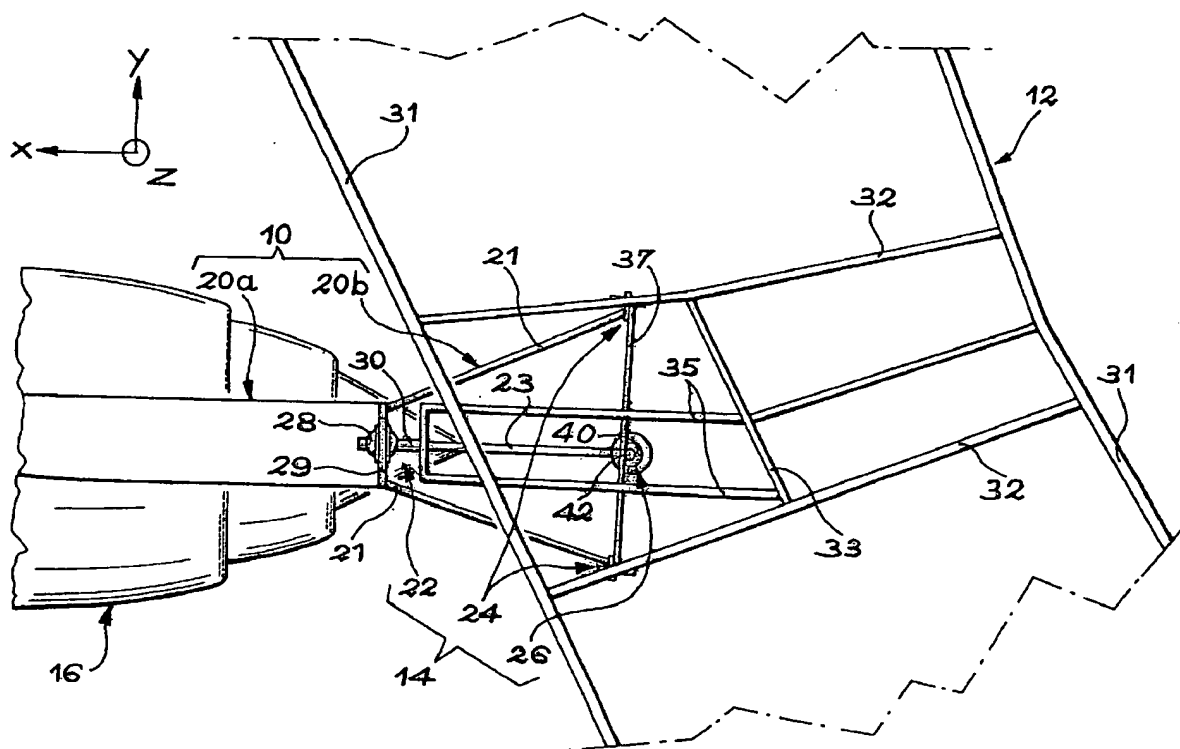


(86) Date de dépôt PCT/PCT Filing Date: 2003/02/26
(87) Date publication PCT/PCT Publication Date: 2003/09/12
(85) Entrée phase nationale/National Entry: 2003/10/31
(86) N° demande PCT/PCT Application No.: FR 2003/000626
(87) N° publication PCT/PCT Publication No.: 2003/074359
(30) Priorité/Priority: 2002/03/04 (02/02698) FR

(51) Cl.Int.⁷/Int.Cl.⁷ B64D 27/18, B64D 27/26
(71) Demandeur/Applicant:
AIRBUS FRANCE, FR
(72) Inventeur/Inventor:
MARCHE, HERVE, FR
(74) Agent: GOUDREAU GAGE DUBUC

(54) Titre : MAT D'ACCROCHAGE D'UN MOTEUR SOUS UNE VOILURE D'AERONEF

(54) Title: ENGINE PYLON SUSPENSION ATTACHMENT OF AN ENGINE UNDER AN AIRCRAFT WING SECTION



(57) Abrégé/Abstract:

Un mât d'accrochage (10) d'un moteur (16) sous une voilure (12) d'aéronef comprend une structure rigide ainsi qu'un mécanisme assurant l'accrochage de cette structure sous la voilure. Ce mécanisme comprend une attache avant (22), une attache arrière (24) et une structure (26) de reprise des efforts de poussée. Pour permettre d'implanter un moteur (16) de plus grand diamètre sous la voilure (12) d'un avion existant, on donne à la partie arrière (20b) du mât (10) une largeur qui augmente en allant vers l'arrière. De plus, l'attache arrière (24) comprend deux ferrures qui sont fixées de part et d'autre de la structure rigide et deux manilles qui relient chacune des ferrures à une nervure transversale supplémentaire intégrée dans la voilure.

(12) DEMANDE INTERNATIONALE PUBLIÉE EN VERTU DU TRAITÉ DE COOPÉRATION
EN MATIÈRE DE BREVETS (PCT)(19) Organisation Mondiale de la Propriété
Intellectuelle
Bureau international(43) Date de la publication internationale
12 septembre 2003 (12.09.2003)

PCT

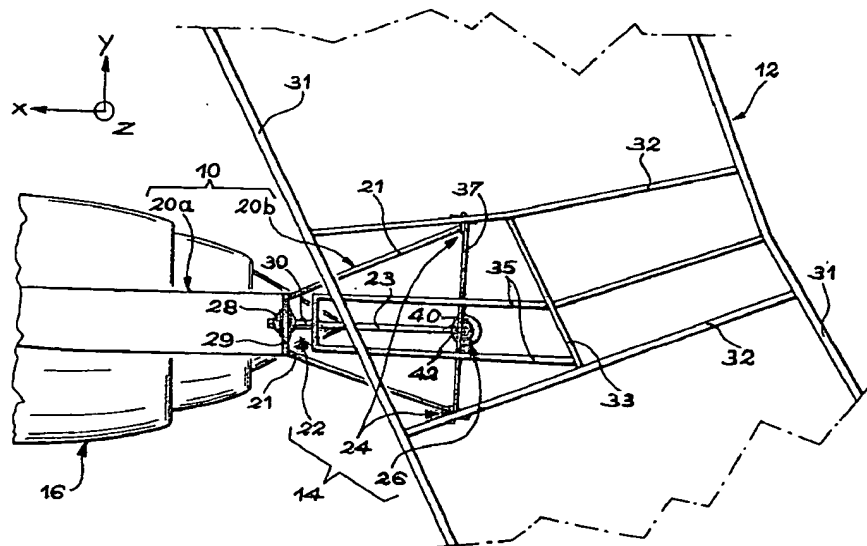
(10) Numéro de publication internationale
WO 03/074359 A1

- (51) Classification internationale des brevets⁷ : B64D 27/18, 27/26
- (21) Numéro de la demande internationale : PCT/FR03/00626
- (22) Date de dépôt international : 26 février 2003 (26.02.2003)
- (25) Langue de dépôt : français
- (26) Langue de publication : français
- (30) Données relatives à la priorité : 02/02698 4 mars 2002 (04.03.2002) FR
- (72) Inventeur; et
(75) Inventeur/Déposant (pour US seulement) : MARCHE, Hervé [FR/FR]; 3 avenue Vincent Auriol, F-31120 ROQUETTES (FR).
- (74) Mandataire : POULIN, Gérard; c/o BREVALEX, 3, rue du Docteur Lancereaux, F-75008 PARIS (FR).
- (81) États désignés (national) : AE, AG, AL, AM, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BR, BY, BZ, CA, CH, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK, DM, DZ, EC, EE, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, HR, HU, ID, IL, IN, IS, JP, KE, KG, KP, KR, KZ, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LV, MA, MD, MG, MK, MN, MW, MX, MZ, NO, NZ, OM, PH, PL, PT, RO, RU, SC, SD, SE, SG, SK, SL, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, YU, ZA, ZM, ZW.
- (71) Déposant (pour tous les États désignés sauf US) : AIRBUS FRANCE [FR/FR]; 316 Route de Bayonne, F-31060 TOULOUSE CEDEX 03 (FR).
- (84) États désignés (régional) : brevet ARIPO (GH, GM, KE, LS, MW, MZ, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), brevet eurasien (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU, TJ, TM), brevet

[Suite sur la page suivante]

(54) Title: ENGINE PYLON SUSPENSION ATTACHMENT OF AN ENGINE UNDER AN AIRCRAFT WING SECTION

(54) Titre : MAT D'ACCROCHAGE D'UN MOTEUR SOUS UNE VOILURE D'AERONEF



(57) Abstract: The invention concerns an engine pylon suspension attachment (10) of an engine (16) under an aircraft center section (12) comprising a rigid structure as well as a mechanism attaching said structure under the wing section. Said mechanism includes a front attachment member (22), a rear attachment member (24) and a structure (26) for recovering thrust forces. To enable an engine (16) of larger diameter to be installed under an existing aircraft wing section (12), the rear part (20b) of the engine pylon (10) is provided with a width increasing rearwards. Moreover, the rear attachment member (24) comprises two brackets which are fixed on either side of the rigid structure and two shackles which link each of the brackets to an additional transverse rib integrated in the wing section.

[Suite sur la page suivante]

WO 03/074359 A1

WO 03/074359 A1

européen (AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HU, IE, IT, LU, MC, NL, PT, SE, SI, SK, TR), brevet OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

— avant l'expiration du délai prévu pour la modification des revendications, sera republiée si des modifications sont reçues

Publiée :

— avec rapport de recherche internationale

En ce qui concerne les codes à deux lettres et autres abréviations, se référer aux "Notes explicatives relatives aux codes et abréviations" figurant au début de chaque numéro ordinaire de la Gazette du PCT.

(57) Abrégé : Un mât d'accrochage (10) d'un moteur (16) sous une voilure (12) d'aéronef comprend une structure rigide ainsi qu'un mécanisme assurant l'accrochage de cette structure sous la voilure. Ce mécanisme comprend une attache avant (22), une attache arrière (24) et une structure (26) de reprise des efforts de poussée. Pour permettre d'implanter un moteur (16) de plus grand diamètre sous la voilure (12) d'un avion existant, on donne à la partie arrière (20b) du mât (10) une largeur qui augmente en allant vers l'arrière. De plus, l'attache arrière (24) comprend deux ferrures qui sont fixées de part et d'autre de la structure rigide et deux manilles qui relient chacune des ferrures à une nervure transversale supplémentaire intégrée dans la voilure.

MAT D'ACCROCHAGE D'UN MOTEUR SOUS UNE VOILURE D'AERONEF

DESCRIPTION

5 **Domaine technique**

L'invention concerne un mât apte à assurer l'accrochage ou la suspension d'un moteur sous une voilure d'un aéronef. Plus précisément, l'invention concerne un mât de structure originale, ainsi que le
10 dispositif par lequel le mât est suspendu à la voilure.

Un tel dispositif peut être utilisé sur tout type d'aéronef comportant des moteurs suspendus sous la voilure par l'intermédiaire de mâts. Il est particulièrement adapté aux avions équipés de moteurs
15 dont le diamètre est très grand relativement à l'espace disponible sous la voilure lorsque l'avion est au sol.

Etat de la technique

Sur les avions existants, les moteurs sont
20 suspendus en dessous de la voilure par des structures complexes, appelées "mâts".

Ces structures sont notamment conçues pour permettre la transmission à la voilure des efforts statiques et dynamiques engendrés par les moteurs
25 (poids, poussée, efforts aérodynamiques, etc.).

Sur les aéronefs existants, la structure des mâts est généralement de type "caisson", c'est-à-dire qu'elle est formée par l'assemblage de longerons inférieurs et supérieurs raccordés entre eux par un
30 certain nombre de nervures. Pour ne pas affecter l'écoulement aérodynamique de l'air dans l'espace de faible hauteur qui sépare les moteurs de la voilure, on

a l'habitude de donner aux mâts une largeur aussi faible que possible et de maintenir cette largeur constante sur toute la longueur du mât, de son extrémité avant jusqu'à son extrémité arrière.

5 La transmission des efforts entre le mât et la voilure est habituellement assurée par une attache avant, une attache arrière et un point intermédiaire de reprise des efforts.

 L'attache avant comprend alors deux groupes de
10 manilles respectivement placés verticalement de chaque côté du mât. Chaque groupe de manilles relie une ferrure à double tête solidaire des longerons supérieurs du mât à une ferrure à double tête solidaire d'un longeron avant de la voilure. Les liaisons entre
15 les deux groupes de manilles et les ferrures sont assurées par des axes doublés, orientés selon une direction transversale par rapport à l'avion, c'est-à-dire selon une direction orthogonale à la fois à la verticale et à l'axe longitudinal de l'avion.

20 L'attache arrière comprend deux paires de manilles triangulaires placées dans un plan vertical orienté selon une direction transversale par rapport à l'avion. Ces deux paires de manilles relient une ferrure double solidaire du longeron supérieur arrière
25 du mât à une ferrure solidaire d'un longeron intermédiaire de la voilure. Les liaisons entre les deux paires de manilles et les ferrures sont assurées par des rotules dont les axes sont orientés selon une direction longitudinale par rapport à l'avion.

30 Le point intermédiaire de reprise des efforts est matérialisé par une rotule d'axe vertical, fixée dans le longeron supérieur arrière du mât, et par un

pion de cisaillement fixé sous la voilure, de façon à faire saillie verticalement dans la rotule.

Dans cet agencement classique, les efforts longitudinaux (poussée, inverseurs) sont transmis par le point intermédiaire de reprise des efforts. Les efforts transversaux se répartissent entre ce même point intermédiaire et l'attache arrière. Les efforts suivant la direction verticale passent par les attaches avant et arrière. Le moment selon l'axe longitudinal est repris par l'attache avant. Le moment selon l'axe transversal est repris dans la direction verticale par l'ensemble formé par les attaches avant et arrière. Enfin, le moment selon l'axe vertical est repris dans la direction transversale par l'ensemble formé par le point intermédiaire et l'attache arrière.

Sur les aéronefs existants, cet agencement permet de transmettre à la voilure les efforts statiques et dynamiques engendrés par le moteur dans les conditions normales de vol comme dans les conditions extrêmes.

Toutefois, il a pour inconvénient de présenter un encombrement important dans une direction verticale, du fait de la présence de manilles reliant des ferrures qui font saillie vers le haut au-dessus du mât et vers le bas en dessous de la voilure.

Cet inconvénient peut être préjudiciable si l'on décide d'équiper un avion existant de moteurs plus puissants, afin par exemple d'augmenter sa charge utile au décollage et/ou de diminuer sa consommation de carburant. En effet, des moteurs plus puissants ou à consommation réduite présentent généralement un diamètre accru. Compte tenu de l'encombrement des mâts

existants dans la direction verticale, notamment au niveau des dispositifs assurant leur accrochage sous la voilure, il apparaît que l'implantation de moteurs de plus gros diamètre, est très limitée du fait de la diminution de la garde au sol des moteurs lorsque l'avion est posé.

Un autre problème concerne l'augmentation des efforts qui doivent être transmis à la voilure par le mât, du fait de la puissance et de la taille accrues des moteurs.

Pour assurer la transmission des efforts dans les conditions de sécurité requises, la structure du mât et de ses attaches devrait donc être redimensionnée pour tenir compte de l'augmentation des efforts à transmettre. Cela conduirait à un accroissement supplémentaire de la masse de l'avion, allant à l'encontre du but recherché.

Exposé de l'invention

L'invention a précisément pour but de proposer un mât présentant une structure originale permettant d'utiliser un nouveau dispositif d'accrochage du mât sous la voilure apte à supporter un moteur plus lourd et de plus grand diamètre, tout en présentant une garde au sol satisfaisante et en transmettant par chacun des éléments du dispositif d'accrochage des charges qui restent acceptables par rapport à celles qui sont transmises par les dispositifs d'accrochage équipant les mâts existants.

L'invention a également pour but de proposer un mât original dont le dispositif d'accrochage permet d'implanter sur un avion existant un moteur plus lourd

et de plus grand diamètre, en réduisant au minimum les modifications apportées à la voilure de l'avion.

Conformément à l'invention, ces différents objectifs sont atteints, au moins en partie, grâce à l'utilisation d'un mât d'accrochage d'un moteur sous une voilure d'aéronef, comprenant une structure rigide et des moyens d'accrochage de ladite structure sous la voilure, lesdits moyens d'accrochage comportant une attache avant, une attache arrière et un moyen de reprise des efforts, caractérisé en ce que la structure rigide comprend une partie arrière ayant une largeur qui augmente sensiblement en allant vers l'arrière, l'attache arrière comprenant deux ferrures arrière fixées sur la structure rigide, de façon à faire saillie latéralement de part et d'autre de celle-ci, dans une région arrière de ladite partie arrière, et au moins deux éléments de jonction reliant chacun l'une desdites ferrures arrière à une partie structurale de la voilure.

Dans cet agencement, l'élargissement progressif du mât dans sa partie arrière et le montage dans l'attache arrière des éléments de jonction, servant notamment à reprendre une partie des efforts transmis dans la direction verticale ainsi que le moment selon l'axe longitudinal, permettent d'augmenter sensiblement la distance entre lesdits éléments de jonction par rapport à l'art antérieur. Par conséquent, il devient possible de transférer des efforts beaucoup plus importants sans accroître sensiblement la taille des attaches. Des moteurs plus lourds et plus puissants peuvent ainsi être installés sous la voilure d'avions existants.

De plus, l'encombrement vertical du mât peut être réduit, ce qui autorise l'implantation de moteurs de plus grand diamètre tout en conservant une garde au sol acceptable.

5 Dans un premier mode de réalisation préféré de l'invention, qui favorise la réduction de l'encombrement vertical du mât, chacun des éléments de jonction comprend un premier axe d'articulation, une manille traversant un revêtement d'intrados de la
10 voilure et un deuxième axe d'articulation parallèle au premier, le premier axe d'articulation reliant l'une des ferrures arrière à une extrémité inférieure de la manille et le deuxième axe d'articulation reliant une extrémité supérieure de la manille à la partie
15 structurale de la voilure.

Dans ce cas, les deux axes d'articulation sont orientés, de préférence, selon une direction longitudinale du moteur.

Selon un deuxième mode de réalisation préféré
20 de l'invention, chacun des éléments de jonction comprend un axe d'articulation, au moins une première pièce montée dans l'une des ferrures arrières de façon à pouvoir tourner autour d'un premier axe et une deuxième pièce montée dans un support fixé à la partie
25 structurale de la voilure, sous un revêtement d'intrados de celle-ci, de façon à pouvoir tourner autour d'un deuxième axe, l'axe d'articulation traversant la première pièce et la deuxième pièce, le premier axe et le deuxième axe étant parallèles entre
30 eux, décalés verticalement l'un par rapport à l'autre et orientés selon une direction longitudinale du moteur.

Par rapport au précédent, ce deuxième mode de réalisation de l'invention permet de supprimer tout évidement dans le revêtement d'intrados de la voilure. Ainsi, l'augmentation de la complexité et du coût de la

5 voilure, les problèmes d'étanchéité du réservoir de carburant intégré dans la voilure et la diminution de la capacité de ce réservoir qui découlent de la présence d'évidements dans le revêtement d'intrados de la voilure sont supprimés.

10 Dans le deuxième mode de réalisation de l'invention, des moyens anti-rotation sont avantageusement prévus entre l'axe d'articulation et chacune des première et deuxième pièces, de façon à interdire toute rotation relative entre eux.

15 De préférence, selon un perfectionnement du deuxième mode de réalisation de l'invention, chacune des ferrures arrière a la forme d'une chape en U comportant deux plaques parallèles entre lesquelles est placé ledit support, une première pièce étant montée

20 dans chacune des plaques de la ferrure arrière.

Avantageusement, deux premières pièces sont alors montées respectivement dans chacune des deux plaques de chaque ferrure arrière, lesdites premières pièces coopérant avec les deux plaques de la ferrure

25 arrière par des surfaces en forme de portions de sphères définissant entre les plaques et lesdites pièces une liaison de type rotule.

Dans ce cas, des pièces intermédiaires formant cages de rotule peuvent être fixées dans chacune des

30 deux plaques de la ferrure arrière. Ces pièces intermédiaires coopèrent alors par des surfaces intérieures en forme de portions de sphères avec des

surfaces extérieures en forme de portion de sphères des premières pièces.

Dans un mode de réalisation de l'invention, par rapport à l'aéronef considéré dans son ensemble, 5 l'un des éléments de jonction, dit "intérieur", est plus proche du fuselage que l'autre élément de jonction, dit "extérieur". Avantageusement, l'élément de jonction extérieur est alors plus proche que l'élément de jonction intérieur d'un plan vertical 10 passant par un axe longitudinal du moteur.

Dans un mode de réalisation préféré, le moyen de reprise des efforts comprend avantageusement une rotule fixée à la partie arrière de la structure rigide, entre les deux ferrures, et un pion de 15 cisaillement fixé à la voilure et traversant ladite rotule.

Dans ce cas, le pion de cisaillement est, de préférence, fixé à la partie structurale de la voilure et situé dans un plan vertical passant par un axe 20 longitudinal du moteur.

Avantageusement, l'attache avant comprend une ferrure avant fixée à une région avant de ladite partie arrière, et un axe de montage de ladite ferrure avant sur la voilure, ledit axe de montage étant orienté 25 selon une direction longitudinale.

Dans ce cas, l'axe de montage est fixé, de préférence, à un longeron avant de la voilure.

Brève description des dessins

30 On décrira à présent, à titre d'exemples non limitatifs, deux modes de réalisation préférés de

l'invention, en se référant aux dessins annexés, dans lesquels :

- la figure 1 est une vue de dessus qui représente schématiquement la structure rigide d'un mât conforme à l'invention, accrochée sous une aile d'avion dont les parois ont été volontairement omises ;

- la figure 2 est une vue en perspective, prise de trois quarts arrière, qui illustre notamment l'attache arrière et le moyen de reprise des efforts interposés entre la voilure et la région arrière de la partie arrière du mât, selon un premier mode de réalisation de l'invention ;

- la figure 3 est une vue en perspective, prise de trois quarts avant, qui représente l'attache avant interposée entre la voilure et la région avant de la partie arrière du mât ;

- la figure 4 est une vue en perspective, prise de dessus et de trois quarts avant, qui représente une variante de l'attache avant ;

- la figure 5 est une vue en perspective éclatée qui illustre un deuxième mode de réalisation de l'attache arrière selon l'invention ;

- la figure 6 est une vue en perspective éclatée qui illustre un perfectionnement au deuxième mode de réalisation de l'attache arrière selon l'invention ; et

- la figure 7 est une vue en coupe qui représente une variante du perfectionnement illustré sur la figure 6.

30

Description détaillée de modes de réalisation préférés de l'invention

Par convention, on appelle X une direction correspondant à l'axe longitudinal du moteur ou de l'aéronef, Y une direction orientée transversalement par rapport à l'aéronef et Z la direction verticale, ces trois directions étant orthogonales entre elles.

Sur les figures, la référence 10 désigne de façon générale un mât d'accrochage réalisé conformément à l'invention. Ce mât 10 est monté sous une voilure 12 d'un aéronef par des premiers moyens d'accrochage 14. Un moteur 16 est suspendu au mât 10 par des deuxièmes moyens d'accrochage (non représentés).

Comme l'illustre plus précisément la figure 1, la structure rigide du mât 10 comprend une partie avant 20a de largeur sensiblement constante et une partie arrière 20b dont la largeur augmente sensiblement, de manière progressive, en allant vers l'arrière. Ainsi, la largeur de la partie arrière 20b passe d'une valeur sensiblement égale à celle de la partie avant dans sa région avant à une valeur au moins double de celle-ci dans sa région arrière.

La partie avant 20a du mât 10 est située pour l'essentiel au-dessus du moteur 16 et la partie arrière 20b est située pour l'essentiel en dessous de la voilure 12.

La structure rigide du mât 10 est formée de façon conventionnelle par un assemblage de longerons et de nervures, agencés de façon à assurer la transmission des efforts entre le moteur 16 et la voilure 12 successivement au travers des deuxièmes moyens d'accrochage (non représentés) et des premiers moyens d'accrochage 14. Cet agencement des longerons et des nervures est réalisé par l'homme du métier à partir de

ses connaissances ordinaires. Il ne fait pas partie de l'invention et il n'en sera fait aucune description détaillée.

Pour la bonne compréhension de la description
5 des premiers moyens d'accrochage 14, il est simplement précisé que, dans le mode de réalisation représenté, la partie arrière 20b de la structure rigide du mât 10 comprend deux longerons latéraux 21, un longeron central 23, une nervure avant 25 et une nervure arrière
10 27. Les longerons latéraux 21 forment les parois latérales de la partie arrière 20b. Le longeron central 23 est situé dans le plan vertical XZ passant par l'axe longitudinal du moteur 16. Enfin, les nervures avant 25 et arrière 27 sont situés dans des plans transversaux
15 YZ respectivement à la jonction avec la partie avant 20a et à l'arrière du mât 10.

La partie arrière 20b de la structure rigide du mât 10 comprend aussi un longeron supérieur horizontal, en forme de plaque, qui n'est pas illustré
20 sur les figures, pour en faciliter la lecture. Pour la même raison, l'enveloppe extérieure du mât n'est pas non plus illustrée sur les figures.

De façon comparable, on n'a représenté sur les figures que la structure interne de la voilure 12,
25 c'est-à-dire que le revêtement de celle-ci a été volontairement omis. Ainsi, dans la partie de la voilure 12 qui supporte le moteur 10, on voit que cette structure interne comprend des longerons avant et arrière 31, deux nervures longitudinales 32 reliant
30 entre eux les longerons avant et arrière 31, une nervure transversale 33 reliant entre elles les nervures longitudinales 32, parallèlement aux longerons

31, deux nervures intermédiaires 35 reliant le longeron avant 31 à la nervure transversale 33, dans un plan XZ et une nervure transversale intermédiaire 37 reliant entre elles les deux nervures intermédiaires 35, dans
5 un plan YZ. A ces éléments habituels de la structure interne de la voilure sont ajoutées deux nervures supplémentaires reliant les nervures intermédiaires 35 aux nervures longitudinales 32 dans le plan YZ contenant la nervure transversale intermédiaire 37.
10 Dans un souci de clarté, la nervure transversale intermédiaire 37 et ces deux nervures supplémentaires sont désignées par la même référence numérique 37.

Les premiers moyens d'accrochage 14 comprennent une attache avant 22, une attache arrière
15 24 et un moyen 26 de reprise des efforts.

Dans le mode de réalisation illustré sur les figures 1 et 3, l'attache avant 22 comprend une ferrure avant 29 qui est située dans le prolongement de la nervure avant 25 du mât 10 et fait partie intégrante de
20 ladite ferrure. Plus précisément, la ferrure avant 29 fait saillie vers le haut dans un plan YZ, à partir d'une région avant de la partie arrière 20b du mât 10. Elle supporte une rotule 28 dont l'axe est orienté selon la direction longitudinale X.

25 L'attache avant 22 comprend également un axe de montage 30, qui est fixé au longeron avant 31 de la voilure 12. Plus précisément, l'axe de montage 30 est fixé sur la face avant du longeron avant 31 de l'aile, par l'intermédiaire d'une console 34, de façon à faire
30 saillie vers l'avant selon la direction longitudinale X. L'axe de montage 30 traverse sans jeu la rotule 28 portée par la ferrure 29, de façon à assurer notamment

la transmission, entre le mât 10 et la voile 12, des efforts orientés selon la direction verticale Z et selon la direction transversale Y.

Il est à noter que l'attache avant 22 est
5 logée intégralement à l'intérieur du revêtement (non représenté) de la voile, de telle sorte que la partie inférieure de la ferrure 29 traverse la région d'intrados de celui-ci. Des éléments d'étanchéité tels que des joints à lèvres sont avantageusement prévus
10 pour fermer l'interstice ainsi ménagé entre la ferrure 30 et le revêtement de la voile.

Cet agencement de l'attache avant 22 permet de placer verticalement le mât 10 au plus près de la voile 12, ce qui favorise l'implantation d'un moteur
15 16 de plus grand diamètre.

Dans la variante de réalisation illustrée sur la figure 4, la console 34 comporte une partie 34a située en avant de la ferrure 29, de manière à supporter l'axe 30 de part et d'autre de la rotule 28.

20 L'attache arrière 24 comprend deux ferrures arrière 36 fixées, par exemple par boulonnage, de part et d'autre du mât 10, dans une région arrière de sa partie arrière 20b. Les ferrures arrière 36 peuvent notamment être fixées sur le longeron supérieur
25 horizontal (non représenté) qui relie entre elles les nervures 21, 23, 25 et 27. Plus précisément, les ferrures arrière 36 font saillie de part et d'autre du mât 10 selon la direction transversale Y, à proximité immédiate de la face supérieure du mât et dans le
30 prolongement de la nervure arrière 27 de la structure rigide du mât.

En plus de la ferrure arrière 36, chacune des attaches arrière 24 comprend un élément de jonction qui relie chacune des ferrures arrière 36 à une partie structurale de la voilure 12, constituée dans ce cas
5 par la nervure transversale intermédiaire 37. Un premier mode de réalisation de cet élément de jonction va à présent être décrit en se référant aux figures 2 et 3.

Dans ce premier mode de réalisation, l'élément
10 de jonction de chaque attache arrière 24 comprend une manille 38, de préférence double, qui relie la ferrure 36 à la voilure 12. De façon plus précise, chacune des manilles 38 est orientée sensiblement selon la direction verticale Z et relie l'une des ferrures
15 arrières 36 à la nervure transversale intermédiaire 37, à proximité des nervures longitudinales 32. Les manilles 38 sont situées dans un même plan YZ et sont articulées respectivement sur les ferrures 36 et sur la nervure 37 par des premiers axes d'articulation 44 et
20 par des deuxièmes axes d'articulation 46 orientés selon la direction longitudinale X du moteur.

Chacune des manilles 38 constitue, avec les axes d'articulation 44 et 46 par lesquels elle est articulée sur les ferrures 36 et sur la nervure 37,
25 l'un des éléments de jonction précités.

En variante, les ferrures 36 et les manilles 38 peuvent aussi être situées dans des plans XZ parallèles l'un à l'autre.

Cet agencement permet à l'attache arrière 24
30 de transmettre à la voilure 12 une partie des efforts en provenance du moteur 16, orientés selon la direction verticale Z.

Il est à noter que les manilles 38 traversent le revêtement d'intrados de la voile 12, pour venir s'articuler sur la nervure transversale intermédiaire 37. Des éléments d'étanchéité tels que des joints à
5 lèvres sont avantageusement prévus pour fermer l'interstice ainsi ménagé entre les manilles et l'enveloppe de la voile.

Cet agencement de l'attache arrière 24 permet de placer verticalement le mât 10 au plus près de la
10 voile 12, ce qui favorise l'implantation d'un moteur 16 de plus grand diamètre.

Comme l'illustrent également les figures 1 et 2, dans le mode de réalisation représenté, le moyen 26 de reprise des efforts comprend une rotule 40, fixée au
15 mât 10, ainsi qu'un pion de cisaillement 42 fixé à la voile 12.

De façon plus précise, la rotule 40 est fixée au longeron supérieur horizontal (non représenté) qui relie entre elles les nervures 21, 23, 25 et 27
20 matérialisant la structure rigide du mât 10, dans un plan vertical XZ passant par l'axe longitudinal du moteur 16. Le pion de cisaillement 42 est fixé à la nervure transversale intermédiaire 37 de la voile et fait saillie vers le bas selon la direction verticale
25 Z. Enfin, la rotule 40 est traversée par un alésage orienté selon la direction verticale Z et dans lequel le pion de cisaillement 42 est reçu sans jeu.

Cet agencement permet au moyen 26 de reprise des efforts de transmettre à la voile 12 une partie
30 des efforts en provenance du moteur 16 et orientés selon les directions X et Y.

Comme le montre notamment la figure 1, les deux éléments de jonction de l'attache arrière 24 sont agencés de préférence de façon dissymétrique par rapport au plan vertical XZ passant par l'axe longitudinal du moteur 16 et par le moyen 26 de reprise des efforts. Plus précisément, la distance qui sépare ce plan vertical XZ de l'élément de jonction extérieur par rapport à l'aéronef (vers le bas sur la figure 1) est plus petite que la distance qui sépare le plan vertical XZ de l'élément de jonction intérieur par rapport à l'aéronef (vers le haut sur la figure 1).

En résumé, dans l'agencement qui vient d'être décrit à titre d'exemple en référence aux figures 1 à 3, les efforts exercés par le moteur 16 selon la direction longitudinale X sont transmis à la voilure 12 par le moyen 26 de reprise de poussée, les efforts exercés par le moteur 16 selon la direction transversale Y sont transmis à la voilure 12 conjointement par le moyen 26 de reprise de poussée et par l'attache avant 22 et les efforts exercés par le moteur 16 selon la direction verticale Z sont transmis à la voilure 12 conjointement par les attaches avant 22 et arrière 24.

En outre, le moment selon l'axe longitudinal X est repris par l'attache arrière 24 sous la forme de deux efforts orientés en sens opposés selon l'axe vertical Z, le moment selon l'axe transversal Y est repris conjointement par les attaches avant 22 et arrière 24 sous la forme d'efforts exercés selon l'axe vertical Z, et le moment selon l'axe vertical Z est repris par l'ensemble moyen 26 de reprise des efforts,

attache avant 22, sous la forme d'efforts orientés selon la direction transversale Y.

Ainsi, une augmentation d'environ un tiers de la masse du moteur se traduirait en moyenne par une
5 légère diminution des charges transmises par chacun des éléments du dispositif d'accrochage, dans les conditions normales de vol.

D'autre part, malgré l'augmentation de diamètre qui accompagne l'accroissement de la masse du
10 moteur, l'agencement décrit permet de maintenir une garde au sol acceptable sans engendrer de modifications importantes de la voilure.

Dans le premier mode de réalisation de l'invention, qui vient d'être décrit en se référant aux
15 figures 1 à 3, l'attache arrière 24 comprend deux éléments de jonction dont chacun comprend une manille dont la partie haute est logée dans un évidement formé dans la voilure et qui traverse le revêtement d'intrados de celle-ci. Cet agencement a pour
20 conséquence une augmentation de la complexité et du coût de la voilure, l'apparition de problèmes d'étanchéité du réservoir de carburant intégré dans la voilure et une diminution de la capacité de ce réservoir.

25 Ces inconvénients sont supprimés dans le deuxième mode de réalisation de l'invention qui va à présent être décrit en se référant à la figure 5.

Dans ce deuxième mode de réalisation de l'invention, les manilles sont supprimées et chacun des
30 éléments de jonction comprend un axe d'articulation unique 48, une première pièce 50 en forme de disque et

une deuxième pièce 52 en forme de disque, généralement identique à la première.

De façon plus précise, la première pièce 50 en forme de disque est montée dans un trou cylindrique 56
5 traversant l'une des ferrures arrière 36 selon un premier axe A1 orienté selon une direction longitudinale du moteur, de telle sorte que la première pièce 50 peut tourner librement autour de ce premier axe.

10 De façon comparable, la deuxième pièce 52 en forme de disque est montée dans un trou cylindrique 58 qui traverse une patte matérialisant le support 54 selon un deuxième axe A2 orienté selon une direction longitudinale du moteur, de telle sorte que la deuxième
15 pièce 52 peut tourner librement autour de ce deuxième axe. Plus précisément, la patte matérialisant le support 54 est fixée à la partie structurale de la voilure et fait saillie vers le bas sous le revêtement d'intrados de celle-ci, sans qu'il existe une
20 quelconque ouverture ou fente dans ce revêtement. Le deuxième axe A2 est parallèle au premier axe A1. En outre, le deuxième axe A2 est décalé verticalement vers le haut par rapport au premier axe A1 d'une distance D qui peut être légèrement supérieure, sensiblement égale
25 ou même inférieure au diamètre de l'axe d'articulation 48.

L'axe d'articulation 48 a un diamètre sensiblement inférieur à celui des pièces 50 et 52. Il traverse des trous cylindriques 60 et 62 usinés
30 respectivement dans la première pièce 50 en forme de disque et dans la deuxième pièce 52 en forme de disque. Plus précisément, l'axe A3 commun aux trous

cylindriques 60 et 62 et à l'axe d'articulation 48 est excentré par rapport aux axes respectifs A1 et A2 des pièces 50 et 52.

L'agencement qui vient d'être décrit en se
5 référant à la figure 5 permet de réduire la hauteur des éléments de jonction de l'attache arrière 24 qui relie la voile et la structure rigide du mât, par rapport au premier mode de réalisation décrit. Par conséquent, pour une distance entre le mât et le
10 dessous de la voile sensiblement identique à celle de ce premier mode de réalisation, il n'est pas nécessaire d'aménager des évidements dans la voile pour y loger les éléments de jonction.

De préférence et comme on l'a représenté
15 schématiquement sur la figure 5, des moyens anti-rotation sont prévus entre l'axe d'articulation 48 et chacune de pièces 50 et 52 en forme de disque. Ces moyens anti-rotation comprennent, par exemple, des dentures ou des cannelures 64 formées sur la surface
20 périphérique de l'axe d'articulation 48, en prise sur des dentures ou des cannelures complémentaires 66 et 68 formées respectivement dans les trous cylindriques 60 et 62.

Ce dernier agencement permet de supprimer un
25 degré de liberté dans la liaison ainsi obtenue entre le mât et le support 54 fixé sous la voile.

La figure 6 illustre une variante du deuxième mode de réalisation de l'invention, dans laquelle chacune des deux ferrures arrière 36 de l'attache
30 arrière 24 a la forme d'une chape en U. Plus précisément, la ferrure 36 illustrée sur la figure 6 comprend deux plaques planes 70, parallèles entre

elles. Dans ce cas, un trou cylindrique 56 est usiné dans chacune des plaques 70, de telle sorte que les deux trous 56 soient centrés sur le même axe A1.

Chacun des trous cylindriques 56 reçoit alors
5 une pièce 50 en forme de disque, traversée par un trou cylindrique 60 dont le diamètre est le même que celui de l'axe d'articulation 48.

Dans ce cas, la patte matérialisant le support
54 est placée entre les plaques parallèles 70 de la
10 ferrure arrière 36, avec la pièce en forme de disque 52 reçue de façon tournante dans le trou cylindrique 58, comme dans le mode de réalisation de la figure 5.

L'axe d'articulation 48 traverse alors
simultanément chacun des trous cylindriques 60 et 62
15 formés respectivement dans les deux pièces en forme de disque 50 et dans la pièce en forme de disque 52. L'axe d'articulation 48 assure ainsi la liaison entre la ferrure arrière 36 du mât 10 et le support 54. La cohésion de cette liaison peut notamment être assurée
20 par des flasques, écrous, etc. placés aux extrémités de l'axe d'articulation 48.

Comme dans le mode de la figure 5, des moyens anti-rotation tels que des cannelures peuvent être prévus entre l'axe d'articulation 48 et les trous
25 cylindriques 60 et 62 dans lesquels cet axe est reçu. On supprime ainsi un degré de liberté dans la liaison prévue entre le mât 10 et le support 54 fixé sous la voilure.

Sur la figure 7, on a représenté un
30 perfectionnement à la variante de réalisation qui vient d'être décrite en référence à la figure 6.

Dans ce cas, une fonction "rotule" est ajoutée à chacun des éléments de jonction par lesquels chacune des ferrures arrière 36 est reliée à la partie structurale de la voilure

5 De façon plus précise, chacune des pièces en forme de disque 50 montées dans les plaques 70 de la ferrure arrière 36 présente une surface périphérique 72 en forme de portion de sphère. Des pièces intermédiaires 74 formant cages de rotule sont montées
10 dans chacune des plaques 70, pour y définir des surfaces intérieures 56' en forme de portions de sphère. Ces surfaces intérieures sont complémentaires des surfaces périphériques 72 des pièces en forme de disque 50 et présentent un centre de rotation commun.
15 Ainsi, lorsque les pièces en forme de disque 50 sont reçues dans les pièces intermédiaires 74, elles assurent une liaison de type rotule entre l'axe de pivotement 48 et la ferrure arrière 36.

De façon comparable, la pièce en forme de
20 disque 52 présente une surface périphérique extérieure 76 en forme de portion de sphère, complémentaire d'une surface intérieure 58', en forme de portion de sphère, du support 54. Ainsi, lorsque la pièce en forme de disque 52 est reçue dans le support 54, les surfaces
25 complémentaires 76 et 58' relient l'axe de pivotement 48 et le support 54 par une liaison de type rotule.

Comme on l'a illustré sur la figure 7, les deux liaisons de type rotule ainsi formées ont des centres qui sont décalés d'une distance D l'un par
30 rapport à l'autre selon une direction verticale. Cette distance D est la même que dans le mode de réalisation de la figure 5 décrit précédemment. Elle peut être

ajustée pour permettre l'implantation du support 54
intégralement en dessous de la voilure de l'aéronef.

Dans le perfectionnement qui vient d'être
décrit en référence à la figure 7, seul un degré de
5 liberté des éléments de jonction des attaches arrière
est figé. En outre, la plus grande compacité du
deuxième mode de réalisation de l'invention, par
rapport au premier, s'accompagne aussi d'une réduction
du poids.

10 Il est à noter que les modes de réalisation
qui viennent d'être décrits à titre d'exemples
concernent l'accrochage d'un mât sous une voilure
présentant un certain type d'architecture structurale.
Toutefois, l'invention n'est pas limitée à ce type de
15 voilure et peut également être utilisée sur des
aéronefs dont la voilure présente une architecture
structurale de type différent. Dans ce cas, les
éléments de jonction formant l'attache arrière et le
pion de cisaillement 42 peuvent coopérer avec une
20 partie structurale différente de la voilure.

REVENDEICATIONS

1. Mât (10) d'accrochage d'un moteur (16) sous une voilure (12) d'aéronef, comprenant une structure rigide et des moyens d'accrochage de ladite structure rigide sous la voilure, lesdits moyens d'accrochage comportant une attache avant (22), une attache arrière (24) et un moyen (26) de reprise des efforts, caractérisé en ce que la structure rigide comprend une partie arrière (20b) ayant une largeur qui augmente sensiblement en allant vers l'arrière, l'attache arrière (24) comprenant deux ferrures arrière (36) fixées sur la structure rigide, de façon à faire saillie latéralement de part et d'autre de celle-ci, dans une région arrière de ladite partie arrière (20b), et au moins deux éléments de jonction reliant chacun l'une desdites ferrures arrière (36) à une partie structurale (37) de la voilure (12).

2. Mât selon la revendication 1, dans lequel chacun desdits éléments de jonction comprend un premier axe d'articulation, une manille (38) traversant un revêtement d'intrados de la voilure (12) et un deuxième axe d'articulation parallèle au premier, le premier axe d'articulation reliant l'une des ferrures arrière (36) à une extrémité inférieure de la manille et le deuxième axe d'articulation reliant une extrémité supérieure de la manille à ladite partie structurale (37) de la voilure (12).

30

3. Mât selon la revendication 2, dans lequel le premier axe d'articulation et le deuxième axe

d'articulation sont orientés selon une direction longitudinale du moteur.

4. Mât selon la revendication 1, dans lequel
5 chacun desdits éléments de jonction comprend un axe d'articulation (48), au moins une première pièce (50) montée dans l'une des ferrures arrières (36) de façon à pouvoir tourner autour d'un premier axe (A1) et une deuxième pièce (52) montée dans un support (54) fixé à
10 la partie structurale de la voilure, sous un revêtement d'intrados de celle-ci, de façon à pouvoir tourner autour d'un deuxième axe (A2), l'axe d'articulation (48) traversant la première pièce (50) et la deuxième pièce (52), le premier axe (A1) et le deuxième axe (A2)
15 étant parallèles entre eux, décalés verticalement l'un par rapport à l'autre et orientés selon une direction longitudinale du moteur.

5. Mât selon la revendication 4, dans lequel
20 des moyens anti-rotation (64, 66, 68) sont prévus entre l'axe d'articulation (48) et chacune des première et deuxième pièces (50, 52), de façon à interdire toute rotation relative entre eux.

25 6. Mât selon l'une quelconque des revendications 4 et 5, dans lequel chacune des ferrures arrière (36) a la forme d'une chape en U comportant deux plaques parallèles (70) entre lesquelles est placé ledit support (54), une première pièce (50) étant
30 montée dans chacune des plaques (70) de la ferrure arrière (36).

7. Mât selon la revendication 6, dans lequel deux premières pièces (50) sont montées respectivement dans chacune des deux plaques (70) de chaque ferrure arrière (36), lesdites premières pièces (50) coopérant
5 avec les deux plaques (70) de la ferrure arrière (36) par des surfaces (72, 56') en forme de portions de sphères définissant entre les plaques (70) et lesdites pièces (50) une liaison de type rotule.

10 8. Mât selon la revendication 7, dans lequel des pièces intermédiaires (74) formant cages de rotule sont fixées dans chacune des deux plaques (70) de la ferrure arrière (36) et coopèrent par des surfaces
15 intérieures (56') en forme de portions de sphères avec des surfaces extérieures (72) en forme de portion de sphères des premières pièces (50).

9. Mât selon l'une quelconque des revendications précédentes, dans lequel les éléments de
20 jonction comprennent un élément de jonction extérieur et un élément de jonction intérieur par rapport à l'aéronef et l'élément de jonction extérieur est plus proche d'un plan vertical passant par un axe longitudinal du moteur (16) que l'élément de jonction
25 intérieur.

10. Mât selon l'une quelconque des revendications précédentes, dans lequel ledit moyen
(26) de reprise des efforts comprend une rotule (40)
30 fixée à la partie arrière (20b) de la structure rigide, entre les deux ferrures arrière (36), et un pion de

cisaillement (42) fixé à la voilure (12) et traversant ladite rotule (40).

11. Mât selon la revendication 10, dans lequel
5 le pion de cisaillement (42) est fixé à ladite partie structurale (37) de la voilure (12) et situé dans un plan vertical passant par un axe longitudinal du moteur (16).

10 12. Mât selon l'une quelconque des revendications précédentes, dans lequel l'attache avant (22) comprend une ferrure avant (29) fixée à une région avant de ladite partie arrière (20b), et un axe de montage (30) de ladite ferrure avant (29) sur la
15 voilure (12), ledit axe de montage (30) étant orienté selon une direction longitudinale.

13. Mât selon la revendication 12, dans lequel
l'axe de montage (30) est fixé à un longeron avant (31)
20 de la voilure.

1/7

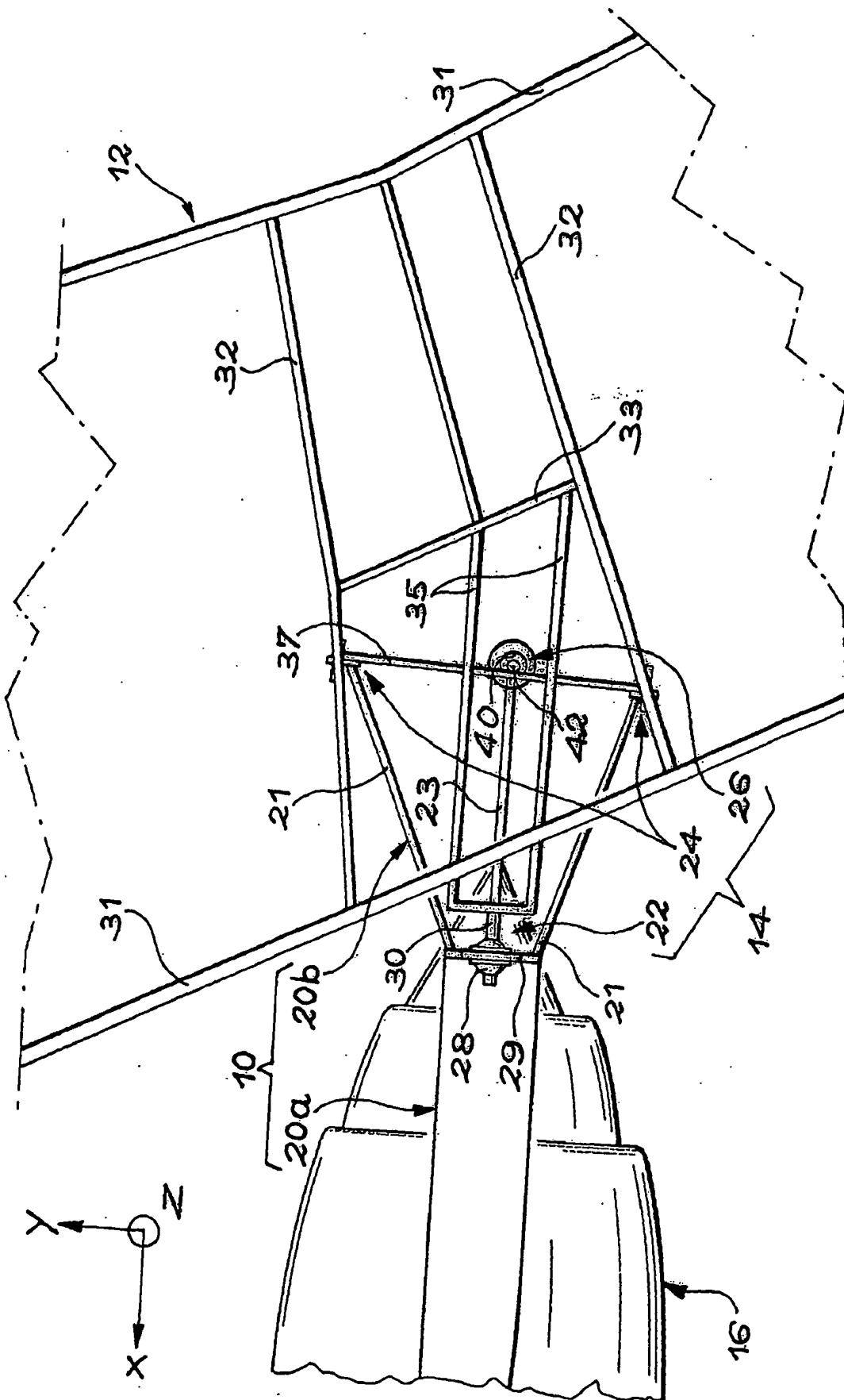


FIG. 1

2/7

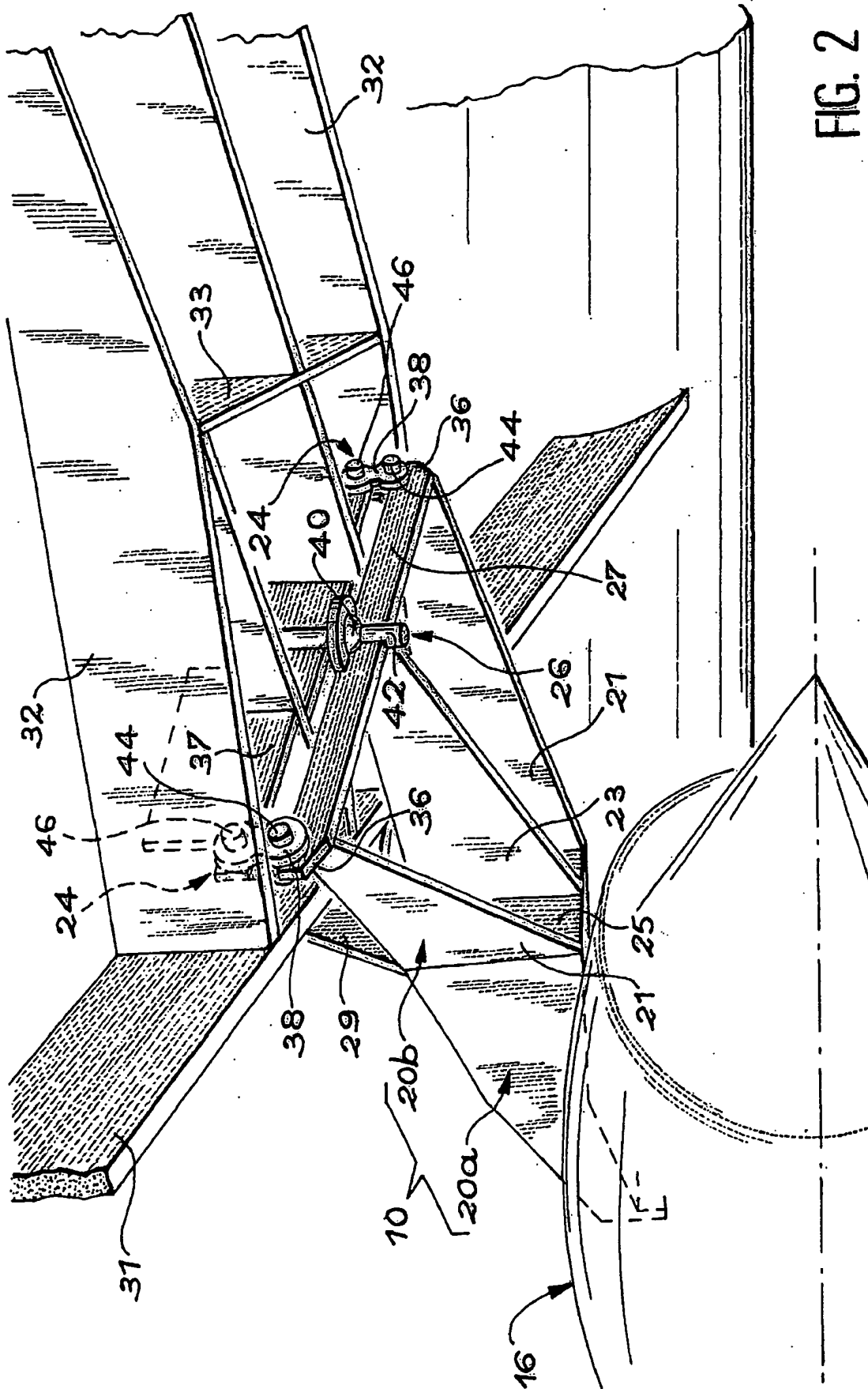
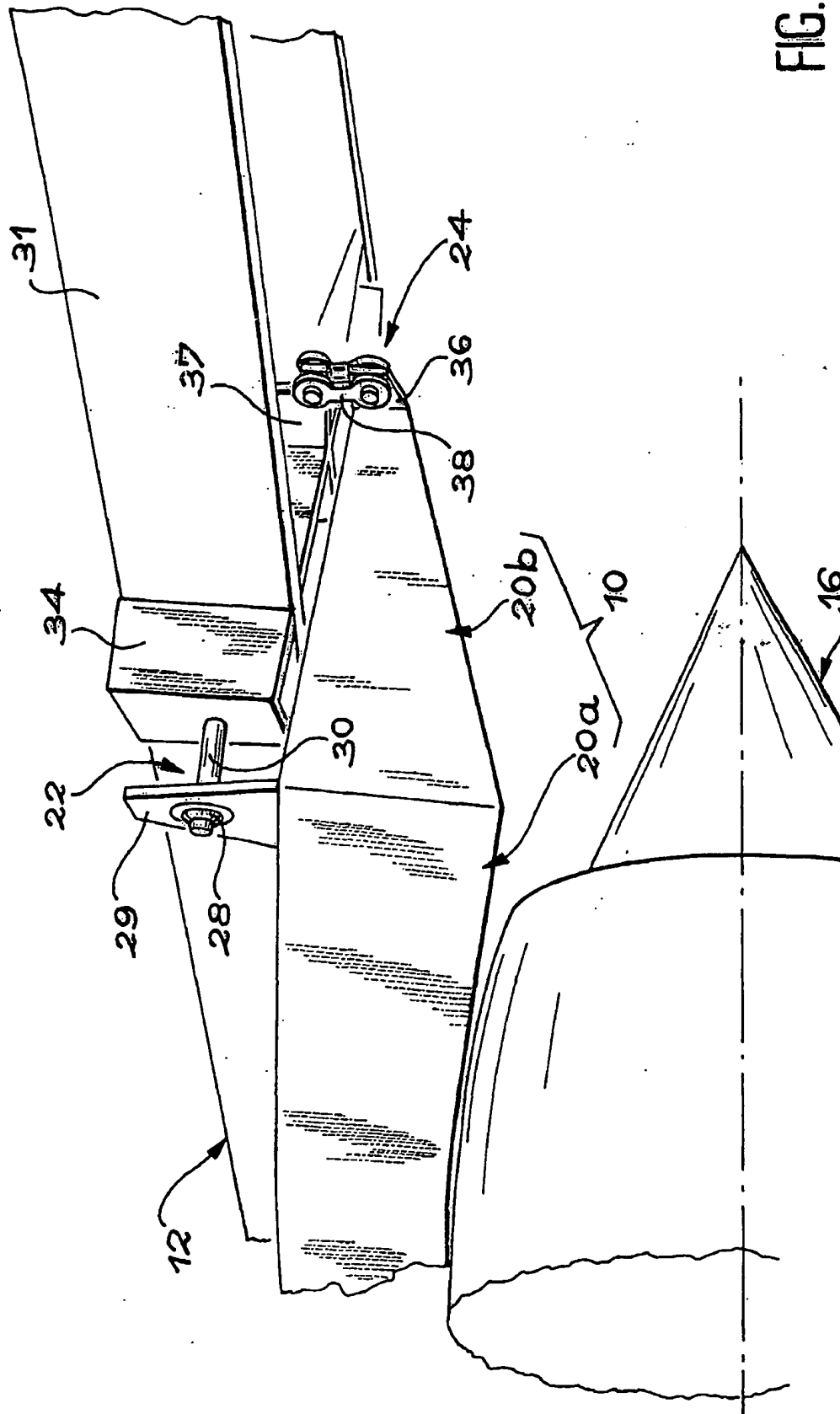


FIG. 2

3/7



354

4 / 7

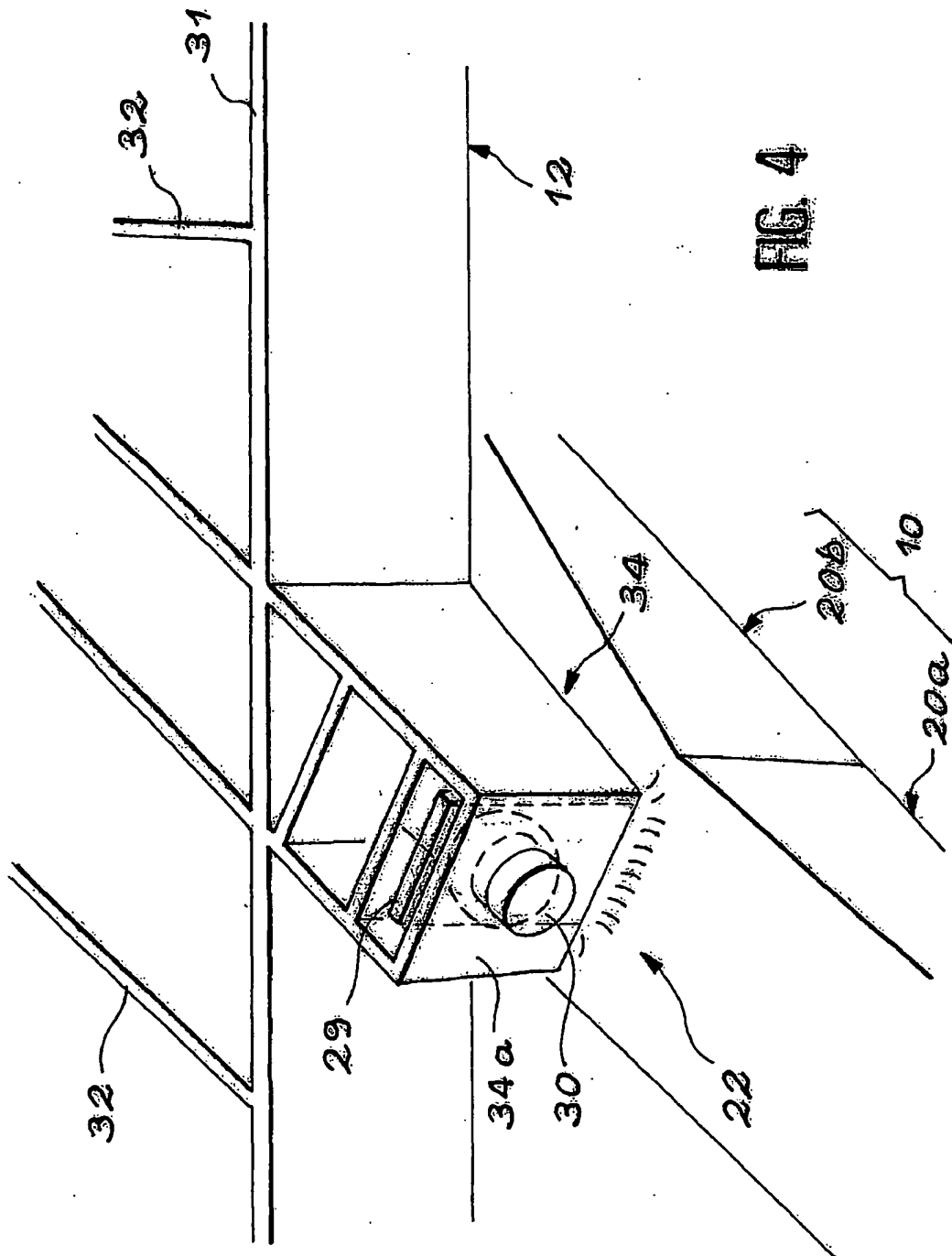


FIG. 4

5/7

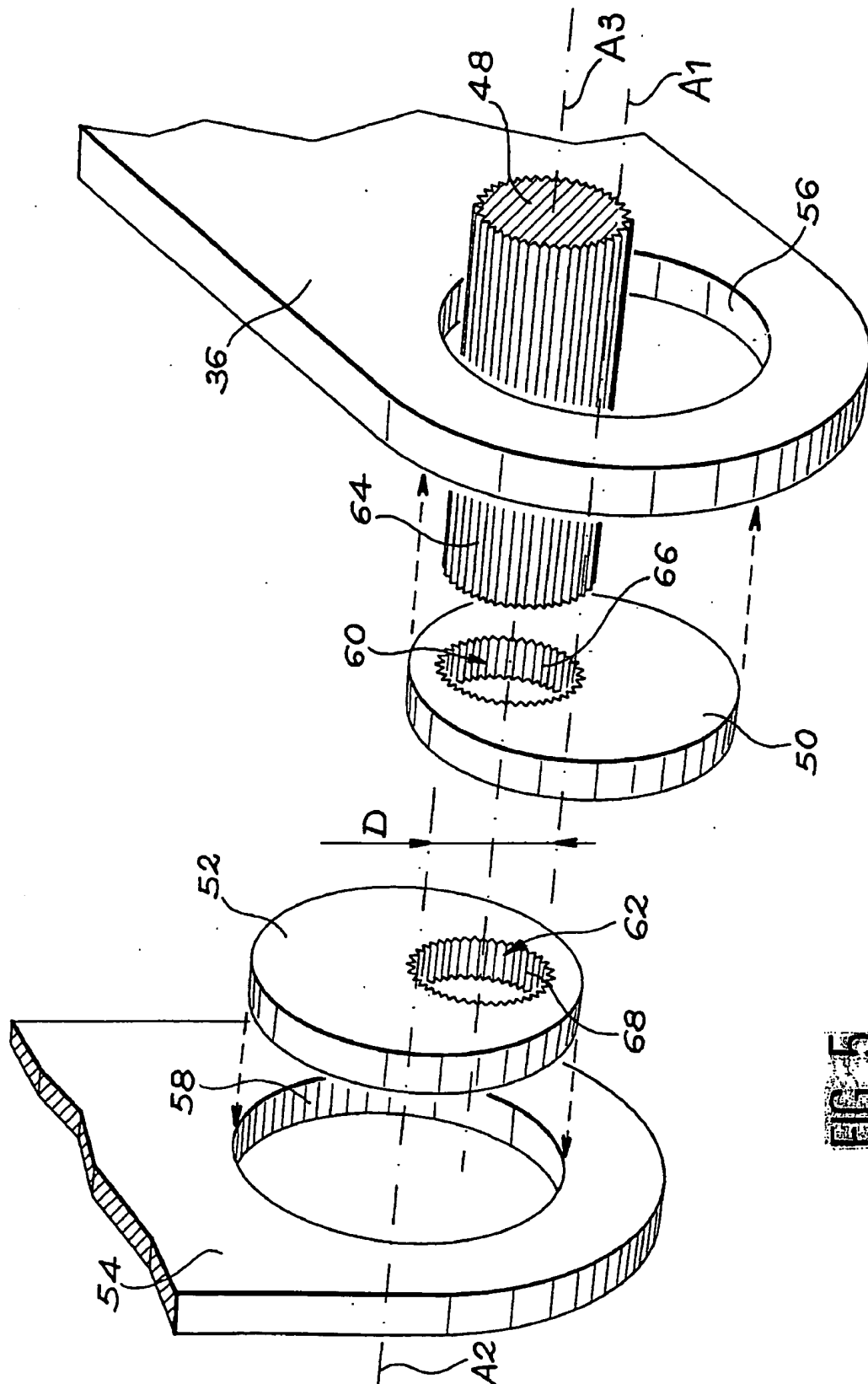


FIG. 5

6/7

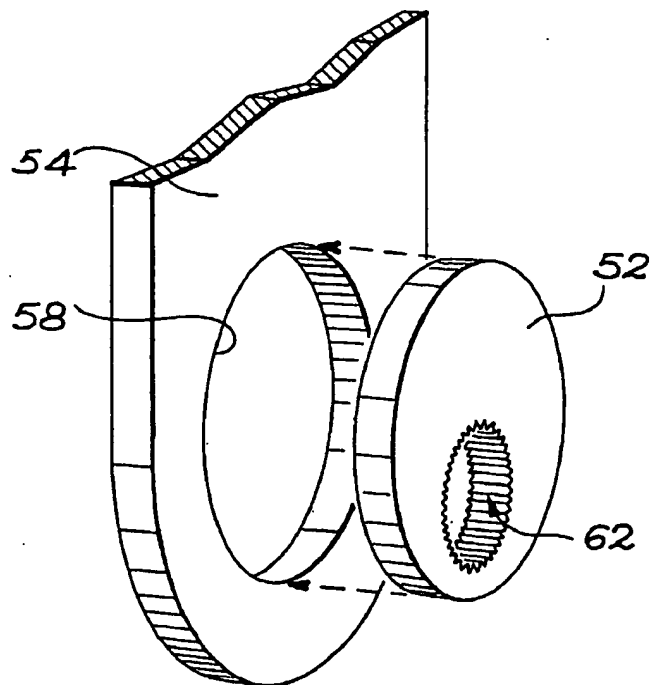
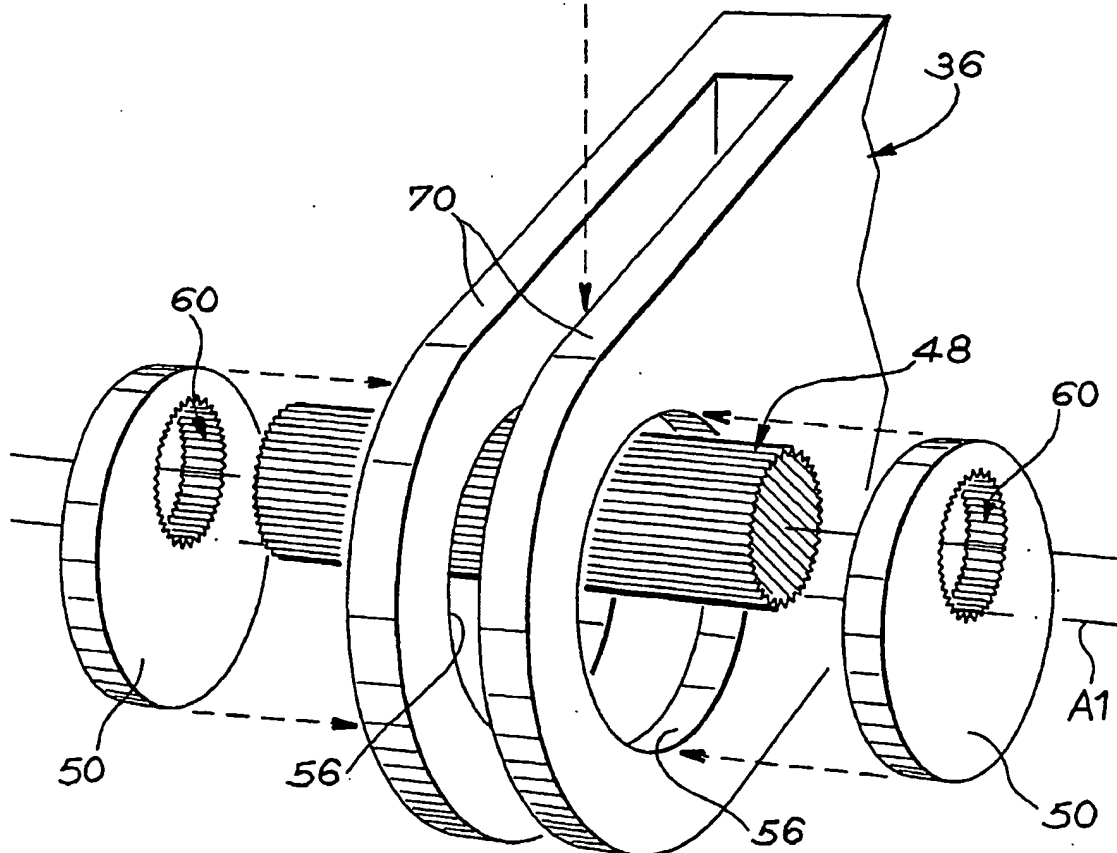


FIG. 6



7/7

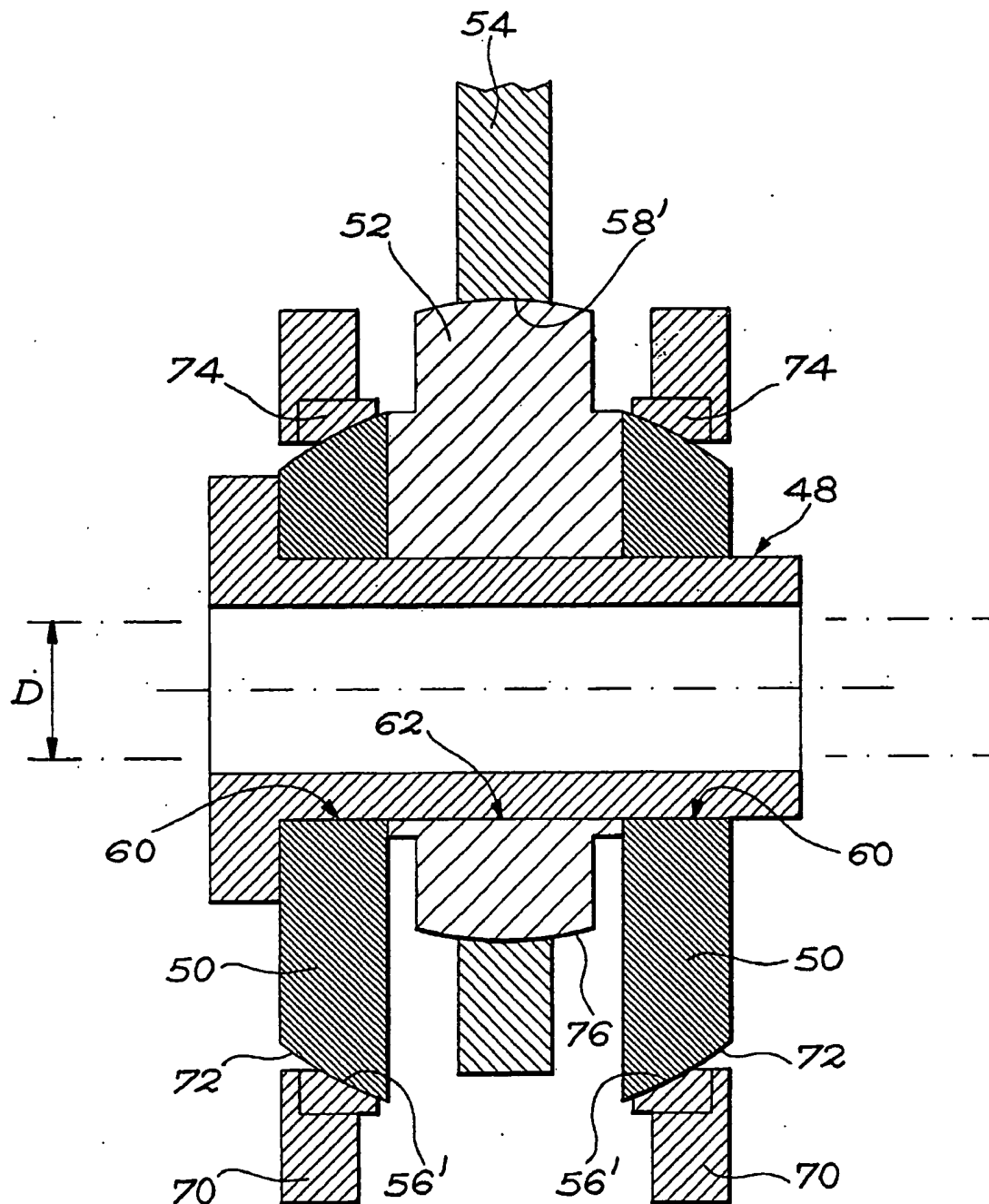


FIG. 7

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- ☐ BLACK BORDERS
- ☐ IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- ☐ FADED TEXT OR DRAWING
- ☐ BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING
- ☐ SKEWED/SLANTED IMAGES
- ☐ COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS
- ☐ GRAY SCALE DOCUMENTS
- ☐ LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT
- ☐ REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY
- ☐ OTHER: _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.